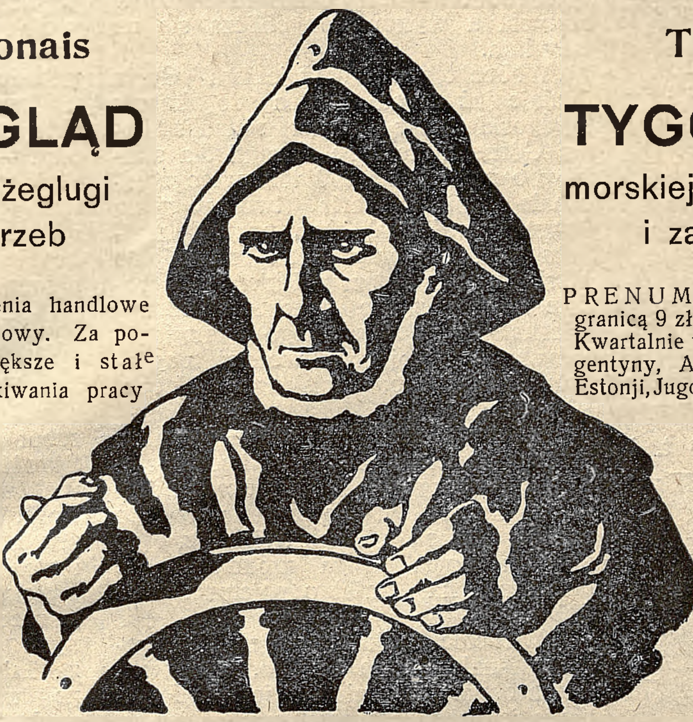
ŻEGLARZ POLSKI

Le navigateur polonais | The Polish Sailor



PRZEGLĄD TYGODNIOWY

poświęcony sprawom żeglugi morskiej i rzecznej ze szczególnem uwzględnieniem potrzeb i zadań żeglugi polskiej.

Ceny ogłoszeń: za drobne ogłoszenia handlowe 40 gr za wiersz milimetrowy trzyłamowy. Za powtórne ogłoszenia 30% zniżki. Większe i stałe ogłoszenia według umowy. Poszukiwania pracy i wolne posady 25 groszy za wiersz milimetrowy trzyłamowy — Ogłoszenia w tekście i przed tekstem 50% drożej.

Redakcja i administracja: TCZEW, ul. Hallera 17. Adres pocztowy: Tczew „Żeglarz Polski". — Konto: P. K. O. 170 044. Wszystkie materjały i artykuły umieszczone w piśmie są płatne. Rękopisów redakcja nie zwraca.

PRENUMERATA: Rocznie w kraju 4 zł, zagranicą 9 zł; Półrocznie w kraju 2 zł, zagranicą 5 zł. Kwartalnie w kraju 1 zł, zagranicą 2 zł 50 gr. Do Argentyny, Austrji, Belgji, Bułgarji, Czechosłowacji, Estonji, Jugosławji (S.H.S.), Francji, Łotwy, Portugalji, Rumunji, Węgier i na obszar W. M. Gdańska: rocznie 7 zł, półrocznie 4 zł, kwartalnie 2 zł. W mieście i w porcie Gdańska jak w kraju. Prenumeratę prosimy wpłacać na konto P.K.O. 170 044, lub przekazem pocztowym pod adres. admin. pisma w Tczewie.

Na 4 kwartał 1926 r. można abonować „Żeglarza Polskiego" również na poczcie.

Prenumerata „Żeglarza Polskiego" wraz z miesięcznikiem ilustrowanym „Morze", wynosi 8 zł 50 gr, które przekazywać należy do administracji „Żeglarza Polskiego".

Pod redakcją J. R. Klejnota przy współudziale Komitetu Redakcyjnego. **Cena 10 gr.**

Nr. 37. Rok wydania piąty. | TCZEW, dnia 8 październ. 1926 r. | Ogólnego zbioru Nr. 147

Wybór nośności statku dla podróży Gdańsk-Szwecja i z powrotem.

W komunikatach pism polskich w związku z zamiarem Rządu zakupienia ewentl. zamówienia statków dla linji skandynawskiej nazwana jest cyfra nośności ich 1,500 ton. Sprawa nośności statków jest kwestją bardzo ważną, gdyż cena ich wzrasta stosownie do tej nośności, która powinna być należycie wykorzystana.

Uważam, że liczba charakteryzująca nośność powinna być zanalizowana dostatecznie uzasadniona, aby się na niej ostatecznie zatrzymać.

W artykule moim „dwa sposoby —", umieszczonym w nr. 29 (139) „Żeglarza Polskiego", dałem kalkulację statku dla przewozu węgla i rudy o nośności 1500 ton. Nie znaczy to, że uważam tą nośność za najstosowniejszą.

Przy eksporcie węgla z Polski i rudy ze Szwecji nie należy zapominać, że to ładunki masowe, które są do przewożenia w wystarczającej ilości i brak takowych niema obawy. Największy niepokój budzi sprawa ich prędkiego załadowania i wyładowania, gdyż przy niskich frachtach każdy opuszczony dzień przynosi dużą stratę.

Zbadamy trzy rodzaje nośności statków: 1000, 1500 i 2000 ton i zanalizujemy jaka nośność jest najwięcej stosowna.

Dla tego należy zanalizować pozycje przychodu i rozchodu dla tych trzech statków. Za podstawę weźmiemy kalkulację przytoczona w moim artykule „dwa sposoby —", umieszczonym w „Żeglarzu Polskim".

Przychód z frachtów brutto jest proporcjonalny do nośności statków i będzie się wyrażał w omawianych wypadkach: 1 000 p, 1 500 p. i 2 000 p. gdzie p jest roczny fracht od jednej tony.

Rozchód węgla zastosowuje się do wpływów frachtowych gdyż rzeczywiście kiedy statek stoi — nie wpływa fracht oraz niema (za wyjątkiem węgla do wind) rozchodu węgla. Podlega więc ten rozchód takiemuż prawu jak wpływy frachtowe t. j. będzie się wyrażał wzorem 1000 q, 1 500 q, i 2 000 q, gdzie q jest rozchód na węgiel w Ł. ang. na tonę pojemności. Taksamo rozchody ładowania i wyładowania, które rocznie oznaczymy (od 1 t. pojemności) przez r.

Co się tyczy innych składowych części rozchodu, to takowe można rozłożyć na dwie grupy,

a) rozchód niezależny od nośności, do jakiego dla statków 1000, 1500 i 2000 ton można zaliczyć rozchód na utrzymanie załogi i rozchód administracyjny, nazwiemy ich litera a w odniesieniu do tony nośności.

b) rozchód proporcjonalny do nośności, do tej grupy należą rozchody na: amortyzację, asekurację, opłaty portowe, wydatki maklerskie oraz remont. W naszych wypadkach wyrażą się takiego rodzaju rozchody: 1000 b. 1500 b i 2000 b.

Równanie bilansowe dla każdego rodzaju statków 1000, 1500 i 2000 t. będzie brzmiało:

$$\mathrm{A}\begin{cases} 1000\,(p\text{-}q\text{-}r)\,\frac{14}{12} = 1500a + 1000b + X_1 \text{——} A_1 \\ 1500\,(p\text{-}q\text{-}r) = 1500a + 1500b + X_2 \text{——} A_2 \\ 2000\,(p\text{-}q\text{-}r)\,\frac{14}{16} = 1500a + 2000b + X_3 \text{——} A_3 \end{cases}$$

gdzie X_1, X_2, X_3 są to czyste zyski w każdym z wypadków. Tutaj przy charakteryzowaniu dochodów z frachtów i rozchodów na węgiel, ładowanie i wyładowanie wprowadzone są poprawki, bazując się na następujących podstawach.

Podróż Gdańsk—Lulea trwa tam i z powrotem 8 dni. Licząc zaś, że dzienny naładunek ewtl. wyładunek osiągnie 1000 to.. dla statku 1000 tdw. zajmie postój w portach 4 dni, dla statku 1500 tdw. 6 dni, dla statku 2000 to. 8 dni za jedną podróż. Otrzymamy dla statku 1000 to. obrót trwający 12 dni, dla statku 1500 to. — 14 dni, dla statku 2000 to. — 16 dni. Wpływ roczny z frachtów będzie odwrotnie proporcjonalny do tych liczb, taksamo rozchód węgla, dzięki czemu wyrazy te figurują we wzorach (A). Porównamy dla przykładu wzory A_1 i A_2. Dlatego odejmiemy od $A_2 - A_1$. Otrzymamy

$$X_2 - X_1 = 1500\,(p\text{-}q\text{-}r) - 1000\,(p\text{-}q\text{-}r)\,\frac{14}{12} - 1500b + 1000b \text{ albo } X_2 - X_1 = 334\,(p\text{-}q\text{-}r) - 500b$$

dane do obliczenia cyfrowego bierzemy

z artykułu „dwa sposoby": p — roczny fracht od tony dla 1500 to. statku = $9 \times 2 \times 24$ (9 sh. fracht w jedną stronę, 24 — liczba rocznych podróży).

p = 432 sh. albo 21. 6.——.Ł. ang.

q = rozchód roczny na węgiel 1 tdw. = $\frac{2400}{1500}$ = 1. 6.——Ł. ang.

Rozchód roczny na ładowanie r = $\frac{13.500}{1.500}$ = 9 Ł.

p — q — r = 21,6 — 1,6 — 9 = 11 Ł.

$$b = \frac{1125+1.125+1.800+1.200+500}{1.500} = \frac{5.750}{1.500} = 3{,}85 \text{ Ł.}$$

$X_2 - X_1 = 334 \times 11 - 500 \times 3{,}85 = 3{,}674 - 1.925 = 1.749$ Ł.

Wskazuje to, że zysk przy statku 1500 to. będzie rocznie większy o z górą 1,700 Ł. niż przy statku 1000 t.

Porównamy teraz statki 2000 t. i 1500 t. Dlatego odejmiemy od $A_3 - A_2$.

Otrzymamy:

$X_3 - X_2 = 2000$ (p-q-r) 16 — 1500 (p-q-r) — 2000b + 1500b.

$X_3 - X_2 = 250$ (p-q-r) — 500b.

wstawiając do wzoru obliczone znaczenia

p — q — r i b, otrzymamy

$X_3 - X_2 = 250 \times 11 - 500 \times 3{,}85 = 2.750 - 1.925 =$ Ł. 825.

I w tym wypadku statek 2000 ton okazuje się bardziej ekonomicznym od statku 1500 to., jednakże różnica już jest mniejsza.

Dalej iść w zwiększeniu nośności nie jest wskazane, gdyż interpelując np. od 2000 do 2500 to. otrzymamy przypuszczalną nadwyżkę dochodu ok. 400 Ł. rocznie. Suma ta w porównaniu z wartością statku (licząc 15 Ł. za tonę da zaledwie $\frac{400}{15 \times 2500} \times 100$ czyli ok. 1 proc. rocznie, co jest cyfrą znikomą. Z drugiej zaś strony przy powiększeniu nośności do 2 500 to. powstają trudności związane z dostawą takiej masy ładunku, oraz przeznaczenie jej do jednego portu.

Dlatego najwięcej stosowną nośnością statku wykonującego podróże z Gdańska z węglem z jednej strony i z rudą ze Szwecji z drugiej strony jest 2 000 tdw., której to nośności statki w ilości, według mego zdania, czterech powinny być wprowadzone na tej linji.

Delegat Zarządu T-wa. żeg. Mor. „SARMACJA"
Jan Korwin Kamieński.

Żegluga wewnętrzna.

Budowa kanału Gopło—Warta.

Ministerstwo robót publicznych, opracowując od kilku lat ogólny projekt rozbudowy sieci dróg wodnych w Polsce, doszło do przekonania, że w pierwszym rzędzie należałoby przystąpić do budowy kanału Gopło-Warta. Roboty objęłyby budowę kanału, długości 10 klm. z jedną śluzą, łączącego jezioro Gopło z jeziorem Ślesińskiem i połączonemi z niem jeziorami Mikorzyńskiem, Pontnowskiem i Gosławickiem, oraz budowę kanału od jeziora Pontnowskiego do Warty o długości 12 klm. również z jedną śluzą. Koszt tych robót wyniesie około 10 miljonów złotych, a wykonanie oblicza się na trzy lata.

Wobec tego, że od jeziora Gopła istnieje już droga wodna do kanału Bydgoskiego w postaci skanalizowanej Górnej Noteci, ze śluzami dla statków o pojemności 200 ton, więc połączenie Gopła z Wartą, tworząc nową drogę długości 40 klm., pozwoli statkom z Warty przechodzić na Dolną Wisłę na terytorjum polskiem, co będzie miało doniosłe znaczenie ekonomiczne dla Poznańskiego i przylegających do nowej drogi wodnej powiatów Konińskiego, Kolskiego i Słupeckiego.

Jednocześnie nowa droga wodna, wraz z jeziorem Gopłem, będzie stanowić na długości 70 klm. część przyszłego kanału Węglowego, mającego połączyć Śląsk z Dolną Wisłą, z tego powodu nowa droga wodna będzie obliczona na statki o pojemności do 600 ton.

Znaczenie melioracyjne projektowanego kanału polega na tem, iż pozwoli on na obniżenie poziomu jeziora Pontnowskiego i połączonych z niem jezior, a także poziomu jeziora Gopła i na odwodnienie kilku tysięcy hektarów, zupełnie dziś zabagnionych.

Jezioro Gopło służy obecnie za zbiornik dla kanału Bydgoskiego, z tego powodu dla celów żeglugi musi być w Goplc magazynowany pewien zapas wody, co wywołuje utyskiwanie właścicieli przyległych terenów na zabagnienie gruntów. Ponieważ projektowany kanał mógłby doprowadzać wodę z Warty do jeziora Pontnowskiego, a stąd — do jeziora Gopła, w ilości dostatecznej dla kanału Bydgoskiego, wobez tego mogłaby odpaść potrzebna magazynowania wody i jezioro Gopło będzie mogło być obniżone do poziomu, najodpowiedniejszego dla rolnictwa.

Dla zbadania na miejscu projektowanej trasy Ministerstwo wyznaczyło komisję, złożoną z radcy ministerjalnego inż. Wawrzkowicza, kierownika biura projektów, inż. Tillingera i dyrektora robót publicznych woj. Łódzkiego inż. Stawińskiego, którzy w towarzystwie wójtów gm. Kramsk i Ślesin objechali trasę, badali miejsca na niezbędne mosty, a także określili konieczne studja i pomiary dodatkowe. Po ukończeniu projektu szczegółowego będą dokonane jeszcze zdjęcia terenów, przeznaczonych do wywłaszczenia, a projekty, zgodnie z ustawą wodną, będą wyłożone przez pewien czas w urzędach gminnych do przejrzenia wszystkim osobom zainteresowanym.

Nasza kronika portowa i żeglugowa.

Gdynia.

Ruch Gdyni we wrześniu. Ruch portowy Gdyni we wrześniu nie przewyższył ruchu w sierpniu tylko dlatego, że odbywało się częściowe przeniesienie ośrodka ruchu od mola południowego ku nowemu nabrzeżu przy wejściu do basenu. Zawinęło 27 statków morskich o łącznej ładowności 17 826 ton r. netto, odpłynęło 26 statk. o łączn. ładowności 17 918 t. r. netto. Wywieziono węgla 33 900 ton, oraz 1 tonę drobnicy, przywieziono natomiast 34 tony drobnicy. Pasażerów było: na wejściu 34, na wyjściu 416. Co do bander było na wejściu statków: szweckich 10, niemieckich 10, norweskich 3, gdańskich 2, łotewski 1, franc. 1. Na wyjściu szw. 11, niemieckich 10, norw. 2, gdańskich 2, franc. 1, łotewski 1.

Ruch portu gdyńskiego za tydzień. W Gdyni tydzień ubiegły kształtował się bardzo dodatnio. Eksport węgla znów się podniósł, wynosząc już 11 055, czyli blisko 1/5 obrotu węglowego Gdańska. W tygodniu 22—28 wrz. zawinęło do portu 7 statków morskich (wszystkie próżne, po węgiel), o łącznej ładowności 4 330 ton rej. netto. Z tych statków były 4 niem., 2 szweckie, 1 norweski. Wśród nich było 5 parowców, 1 holownik i 1 lichtuga morska.

Opuściło port 9 statków o łączn. ładowności 5 193 t. rej. netto. Co do bander 5 było niemieckich, 3 szweckie, 1 norw. Wśród statków, które wyszły było 7 parowców, 1 holownik i 1 lichtuga morska. Węgiel, który te statki wywiozły, był przeznaczony do: Norwegji, Szwecji, Finlandji i Rosji prawie w równych ilościach.

Ruch portu gdyńskiego za tydzień. (29. 9. do 5. 10). Ożywienie w ruchu było nieco mniejsze niż poprzedniego tygodnia. Zawinęło 5 parowców (3 szweckie, 1 norweski, 1 niemiecki) o łącznej ładowności 3 073 t. r. netto, wszystkie w stanie próżnym, po węgiel. Opuściły port 3 parowce (2 szweckie, 1 norweski) o łączn. ładowności 2 132 t. rej netto, zabierając razem 5 615 ton węgla. Maklerami statków byli: Polska Ag. Morska i Bergenske.

Gdańsk.

Ruch portu gdańskiego we wrześniu. W ubiegłym miesiącu daje się zauważyć po raz pierwszy od szeregu miesięcy zmniejszenie się ruchu. Jest ono na razie nieznaczne i, co prawdopodobne, przejściowe (patrz spraw. za ostatni tydzień). Na zmniejszenie się ruchu częściowo wpłynęło jesienne zmniejszenie się ruchu statków osobowej żeglugi przybrzeżnej, wobec czego uważać można, że ruch statków zagranicę i z zagranicy pozostał na wysokości z sierpnia.

Zawinęły do portu 554 statki morskie o łączn. ładown. 304 755 ton r. net. (w poprz. mies. 670 i 335 744 t.), odpłynęło zaś 570 st. mor. o łączn. ładowności 320 552 t. r. netto (w poprz. mies. 670 st. i 336 775 t.) Jak widać średni tonaż statku na wejściu i wyjściu znacznie się zwiększył, charakteryzując

ruch zimowy o zmniejszeniu liczby żaglowców i mniejszych parowców osobowych.

Z głównych towarów masowych przeładowano w porcie we wrześniu: na statki morskie węgla 369 695 ton, drzewa 141 073 t., zboża 17 779 ton, ze statków zaś morskich rudy 12 980 t., mączki Thom. 5350 t., fosforytu 3000 t.

Zawinęło z ładunkiem 178 parowców o łączn. ład. 35 410 t., 7 żagl. z 279 t. próżnych zaś zawinęło 304 par. z 185 580 t., 3 żaglowce z 489 t., 22 lichtugi mor. z 12041 t., do bunkrowania wzgl. ukrycia się 39 par. z 20 843 t.. 1 żaglowiec z 113 t. r. netto ładowności.

Na wyjściu było parowców z ładunkiem 433 o łączn. ładown. 274 523 t., żagl. 4 z 322 t., lichtug morskich 21 z 11 238 t., próżnych i pod balastem 69 par. z 12 458 t., 4 żaglowce z 72 t., 3 licht. mor. z 1 884 t.; jako z portu bunkrowania wzgl. ukrycia: 35 parowców z 19 942 t., i 1 żagl. z 113 t. r. netto ładowności.

Na wejściu udział bander przedstawiał się następująco:

Polska 7 statków z 4 708 t., gdańska 53 z 8 273 t., niemiecka 195 z 75 633 t., szwecka 114 z 66 659 t., duńska 74 z 54 723 t., angielska 25 z 31 028, norweska 35 z 20 908 t., francuska 9 z 10 860 t., łotewska 12 z 11 905 t., fińska 11 z 7 400 t., holenderska 6 z 4 137 t., sowiecka 1 z 2 672 t., belgijska 5 z 2 508 t., grecka 1 z 1 994 t., estońska 5 z 910 t., litewska 1 z 437 t. r. netto ładowności.

Stosunek wzajemny poszczególnych bander pozostał prawie bez zmiany. Bandera angielska jest znów, w związku z eksportem węgla częstszym gościem portu gdańskiego. Bandery szweckie i duńska znacznym tonażem towarowym nadawały wciąż Gdańskowi charakter portu skandynawskiego.

Ruch portu gdańskiego za tydzień. Ruch okrętowy nadal się zmniejszał w sprawozdawczym tygodniu (22—28 września). Zawinęło 109 statków morskich o łącz. ładowności 51,243 ton rej. netto, opuściło zaś port 115 statków o łącznej ładowności 63 210 ton. Ruch na wejściu nadal więc nie dorównywał ruchowi wyjściowemu. Chociaż liczba statków się różniła zaledwie o 6, jednak tonaż który wyszedł z portu wynosił 12 000 ton. Wynika stąd, że statek przeciętny zawijający do Gdańska staje się coraz mniejszy. Dziwne to naprawdę na jesieni, kiedy ustaje ruch małych statków osobowych przybrzeżnej żeglugi. Zjawisko to niezawodnie jest wywołane zmniejszeniem dalekiego eksportu węgla (Włochy), oraz ożywieniem „spirytusowej jazdy" żaglowców, jak również ożywieniem żeglugi lichtug morskich, charakterystycznem dla bieżącej jesieni.

Wśród statków, które zawinęły było: polskich 3, gdańskich 4, duńskich 16, szweckich 24, niemieckich 43, angielskich 3, norweskich 7, łotewskich 5, fińskich 13, holenderski 1. Parowców było 91, motorowców 3, 1 motorowiec cysternowy, 2 holowniki, 2 lichtugi mor., 2 żaglowce, 8 żagl. z mot.

Próżnych statków na wejściu było 74, z pasażerami 4, z pasażerami i ład. mieszanym 2, z ładunkiem mieszanym 19, z rudą żel. 1, z pirytem 2, ze żwirem 1, z celulozą 1, ze spirytusem 3, z drzewem 1, ze śledziami 1.

Wśród statków które odpłynęły było: polskich 1, gdańskich 4, duńskich 13, szweckich 26, niemieckich 49, angielskich 3, norweskich 7, łotewskich 3, fińskich 3, francuskich, holenderskich, estońskich i litewskich po 1.

Parowców na wyjściu było 84, motorowców 4, holowników 6, licht. mor. 9 żagl. z mot. 9, statków cysternowych 3, w tem 1 motorowy.

Próżnych statków na wyjściu było 16, z pasażerami 4, z pasaż. i ładunkiem mieszanym 2, z ład. mieszanym 13, z węglem 39, z drzewem 17, z drzewem i zbożem 1, z celulozą 1, ze spirytusem 6, ze zbożem 7, z naftą 2, z ropą gazowa 2, z końmi i towarem 1.

Eksport zboża w bieżącym tygodniu po raz pierwszy się ożywił. Eksport węgla i drzewa zlekka się zmniejszył.

Ruch portu gdańskiego za tydzień. (29. 9. do 5. 10). W tygodniu ubiegłym nastąpiło ponowne ożywienie ruchu. Przejściowe zmniejszenie się liczby i tonażu zawijających okrętów zakończyło się gwałtownym wzrostem tonażu, który zawinął (129 statków morskich o 88 229 tonach ładowności netto), co w stosunku do zeszłego tygodnia stanowi zwyżkę o blisko 27 tysięcy ton. Ruch na wyjściu się zlekka zmniejszył i wynosił 69 882 t. r. netto ładowności w 112 statkach. Znowu więc w porcie zwiększają się kolejki i zwiększa się przestojowe, które jest poważną bolączką polskiego eksportu przez Gdańsk.

Wśród statków które zawinęły było 108 parowców, 10 motorowców, 4 holowniki, 2 lichtugi morskie, 4 żaglowce z motorem, 1 żaglowiec.

Wśród statków tych było: próżnych 78, przybyłych po węgiel bunkrowy 6, z pasaż. i ładunkiem mieszanym 3, z pasażerami 6, z ład. mieszanym 23, z ład. miesz. i drzewem 1, z węglem 1, z rudą żel. 1, z kamieniem 1, z cementem 1, z drzewem (do bunkr.) 5, ze spirytusem 3, z olejem 2, ze śledziami 3.

Tonaż statków przybyłych według bander: polska 426 t. r. netto, gdańska 1837, duńska 13 063, szwecka 20 752, niemiecka 29 495, angielska 9 549, łotewska 2 868, norweska 5 009, francuska 2 834, holenderska 1 044, fińska 1 277, estońska 75 t. rej. netto ładowności.

Wśród statków, które odpłynęły było 94 parowce, 8 motorowców, 4 holowniki, 3 lichtugi morskie, 2 żagl. z mot. 1 żaglowiec,

Wśród statków tych było próżnych 16,5 jako z portu bunkrowania, 4 z pasażer. i ład. mieszanym, 5 z pasażerami, 17 z ład. mieszanym, 1 z ład. miesz, i zbożem, 1 z częśc. ład. mieszanym, 39 z węglem, 8 z drzewem i ład. mieszanym, 3 ze spirytusem, 3 ze zbożem, 1 ze zbożem i tow., 1 z resztą śledzi, 1 ze zbożem i mąką, 1 z benzyną, 1 z ropą gazową, 1 z naftą.

Tonaż statków które odjechały według bander: polska 0, gdańska 1039, duńska 6039, szwecka 20 889, niemiecka 18 338, angielska 7966, łotewska 4 548, norweska 5845, francuska 828, holenderska 710, fińska 1686, grecka 1994 ton rej. netto ładowności.

Kronika światowa.

FINLANDJA.

Ruch letni w portach fińskich. Finlandja w większym stopniu niż jakikolwiek z krajów położonych nad Bałtykiem, odznacza się wielką różnicą ruchu portowego w zimie i latem. Nietylko ilościowo z powodu lodów zimowych, lecz także co do kierunków ruchu. W zimowych miesiącach na pierwsze miejsce wysuwają się Abo i Hangö, natomiast latem największy ruch panuje właśnie w tych portach, które ulegają najłatwiej zamarzaniu. W lipcu r. b, zawinęło najwięcej tonażu (116 285 t.) do Trangsundu, następnie do Helsingforsu (115 360 t.), do Kotki (109 768 t.), dalej następowały Wiipuri (Wiborg) z 45 720 t. i Abo z 44 857 t.

Z tych portów Trangsund, Kotka i Wiborg oraz w wielkim stopniu też i Helsingfors są w zimie nieczynne. Trangsund—Wiborg jako porty wylotowe dla kanału jeziora Saima, oraz Kotka są głównemi portami eksportowemi dla drzewa fińskiego.

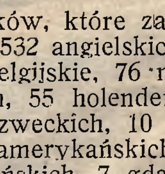
70-lecie kanału Saima. Finlandja obchodziła dn. 7-go września 70-lecie otwarcia kanału Saima, który połączył z morzem rozgałęziony system jeziora pod tą nazwą, zajmującego wschodnią część kraju. Budowali kanał inżynierowie Rosenkampf i Eriksson, budowniczy największego kanału Szwecji — Trollhaeta. Długość kanału saimeńskiego wynosi 59,3 km., w tem jednak 23,2 km. koryta rzecznego. Różnica poziomów jeziora i morza 76 m.

BELGJA.

Ruch portu Antwerpii w wrześniu 1926. W miesiącu wrześniu zawinęło do portu Antwerpii 1077 statków morskich o łącznej ładowności 2 052 441 ton rej. netto (w tem 9 żaglowców o ł. ład. 992 ton).

W tymże miesiącu r. 1925 cyfry te przedstawiały się następująco: 841 statków (1 750 643 t.). w tem 10 żaglowców (1 654 t.). W r. b, notujemy wzrost ruchu o 236 statków i 301 798 ton. Średni tonaż statku na wejściu wynosił we wrześniu 1906 ton. W dziewięciu pierwszych miesiącach roku wzrost ruchu wynosi 918 statków i 1 941 853 tony.

Wśród statków, które zawinęły we wrześniu było 532 angielskich, 147 niemieckich, 82 belgijskie, 76 norweskich, 57 francuskich, 55 holenderskich, 35 duńskich, 26 szweckich, 10 fińskich, 9 japońskich, 9 amerykańskich, 7 włoskich, 7 hiszpańskich, 7 gdańskich itd.





Podróże morskie i sport wodny

Odyssea „Perletty".

II.

Rewolucja grecka jednak mało obchodzi przyszła załogę Perletty, która się składa z dwu panien 22-letnich: „kapitana" Herminy de Saussure i Marty Oulie, w znacznej mierze nowicjuszki, specjalności archeologii. W dzienniku pokładowym yachtu ta ostatnia figuruje jako matelot, któremu „kapitan" nieraz wymyśla za pewną gapiowatość i brak fachowości... W rzeczywistości jednak nieliczna załoga „damskiego" krążownika musiała się szybko i dokładnie zgrać, skoro tak gładko odbyła pod żaglami 1 700 mil na obcych wodach.

Dwa dni upłynęły nim przy pomocy kranu pływającego opuszczono Perlettę z pokładu „Patrisa" na spokojne wody portu w Pireusie. Cztery następne dni zużyto na montowanie masztu, założenie osprzętu linowego i przygotowanie yachtu do podróży. Montowanie yachtu i reszta odbyło się nadzwyczaj szybko dzięki usłużności załogi ocumowanego w pobliżu „Perletty" parowczyka greckiego.

Nareszcie dnia 24 listopada, podczas zupełnej ciszy, pod burzowemi żaglami (normalne żagle nie były jeszcze gotowe do użytku), Perletta z trudem opuszcza zgiełkliwy Pireus. Obie panny, które w tym czasie zamieszkiwały przez tydzień w rewolucyjnych Atenach, przyjeżdżając tylko do pracy do portu, teraz dopiero zainstalowały się na nim na dobre. Droga prowadziła poza mola wejściowe dokoła przylądka Akte ku malutkiemu portowi Kastella (włoska nazwa, inaczej Turko—Limani (właściwa), inaczej Mounychia (antyczna nazwa). Ateńczycy z czasów Pizistratesa mieli tu jeszcze przechowywać swe galery w umyślnie wyżłobionych wklęśnięciach skalnych, ślady których pozostały do dziś dnia. Obecnie jest to port dla yachtów, przeważnie obcych, gdyż w Grecji przy silnym rozwoju handlowej żeglugi i żeglugi przybrzeżnej i rybołówczej prawie nie jest znany sport żaglowy i motorowy.

Perletta pozostaje w Kastelli do końca listopada. Słońce tak grzeje, że przy robocie załoga yachtu chodzi w strojach płóciennych i boso.

Pierwszą podróż krążownicza odbywa yacht dokoła wyspy Salaminy. Wiatry były umiarkowane, lub słabe, wobec czego w użytku był spinnaker (żagiel dodatkowy boczny przy żegludze z wiatrem). W tej wycieczce zaszła przygoda, która jak się okazało, polegała na nieporozumieniu: w nocy podczas postoju na kotwicy w zacisznej zatoce dwóch osobników w czółenku usiłowało wyciągnąć kotwicę Perletty. Panna-kapitan dała ognia z pistoletu, naturalnie w powietrze, na co nieznajomi, klnąc po grecku szybko się wycofali. Byli to jednak rybacy, którym chodziło o ich sieci. Gdzieindziej, również w nocy, zbudzono odważne panny „tragicznemi" krzykami „apo, to kotero" (hej tam na kutrze!). W poczuciu jakiegoś niewiadomego niebezpieczeństwa „Perletta" natychmiast zerwała się z kotwicy. Z brzegu natychmiast odpowiedziano podziękowaniem. Okazało się, że yacht ulokował się na noc wśród zastawionych sieci.

Po drugiej wycieczce, również pomyślnej, przy której zwiedzono Epidaurus, Eginę i bezludną wysepkę Kyre, powrócono ok. 20 grudnia do Kastelli.

W tym małym porcie żeglarki z Perletty dowiadują się po raz pierwszy o legendzie, która później prześladuje je podczas całej podróży. Opowiadają sobie po brzegach zatoki Egińskiej, że przybyłe zdaleka panny poszły o wielki zakład, dla wygrania którego odbywają podróż pod żaglem, według innej wersji parowiec Patris, na pokładzie którego przybyła do Aten Perletta, podniósł ją gdzieś na Adrjatyku, wzywająca pomocy, że jednak kapitan parowca, indagowany, nie chciał tego potwierdzić, więc sowicie opłacić musiały jego milczenie .. itd.

Pomijając jednak te półplotki, półżarty obie żeglarki stwierdzają, iż wszędzie napotykały na gościnność i uprzejmość, opisując napotykaną ludność wybrzeży i wysp ze szczerą sympatją.

Od 20 grudnia do połowy lutego Perletta zimowała w Kastelli, podczas gdy jej załoga zwiedzała Kretę, później zaś wróciła do Aten. Drugą połowę lutego niewiasty spędzają już na yachcie szykując się do wykonania swej „wielkiej żeglugi". Po nocach spadają obfite deszcze, lecz pogoda się wciąż polepsza. 27-go przy pomyślnym stanie barometru Perletta rozpoczyna żeglugę wzdłuż brzegów Attyki ku uroczym wodom Archipelagu.

(C. d. n.).

Nasz wywóz i wwóz morzem.

Dane prowizoryczne.

Objaśnienie skrótów: par. — parowiec, żagl. — żaglowiec, żagl. z mot. — żaglowiec z motorem, hol. — holownik, licht. — lichtuga (berlinka) morska, mot. — motorowiec.

Ang. — angielski, belg. — belgijski, duń. — duński, est. — estoński, fr. — francuski, fsk. — fiński, gd. — gdański, hld. — holenderski, lit. — litewski, łot. — łotewski, niem. — niemiecki, norw. — norweski, pol. — polski szw. — szwecki.

Maklerzy: (Art) — Artus, (B i S) — Behnke i Sieg, (Bg) — Bergenske, (D-S) — Danziger Schiffahrtskontor, (Gw.) — Ganswindt, (Hg.) — Hartwig, (Lcz) — Lenczat, (Pw) — Prowe, (Rhd.) — Reinhold.

Liczby oznaczają ładowność statków, w tonach netto (1 tona — 2,83 m³).

Wywóz polskiego węgla przez port gdański.

(23 września do 3 października).

23 wrz.: szw. par. Yvar 602 do Göteborga (B i S), szw. par. Nordia 740 do Norrköpingu (B i S), szw. par. Anna 714 do Varlsborgu (B i S), szw. par. Excelsior 841 do Göteborga (B i S), norw. par. Svanholm 322 do Oslo (B i S), niem. par. Indra 756 do Leningradu (Bg), szw. par. Kastor 406 do Helsingborgu (B i S).

24 wrz.: szw. par. Ture 295 do Karlshamnu (B i S), norw. par. Nystrand 274 do Lowestoftu (Rhd), szw. par. Gustaf Wasa 978 do Verelshaldswiku (Bg), szw. par. Ellen 398 do Göteborga (B i S), niem. par. Geister 1083 do Kopenhagi (Rhd), niem. par. Hedwig Fischer

1151 do Leningradu (Bg), duń. par. Ester 755 do Kotki (Bg), szw. par. Cito 1282 do Kopenhagi (Scand. Lev. L), łot. par. Diruta 1091 do Rygi (B i S), duń. par. Angelika Maersk 866 do Kotki (B i S).

25 wrz.: duń. par. Anna 714 do Kopenhagi (Rhd), szw. par. Cyrene 288 do Helsingborga (B i S), gd. licht. Danzig I. 579 do Odense (B i S), duń. par. Eleonore Maersk 1198 do Grangemouth (B i S), norw. par. Ora 599 do Aberdeen (Hansa), niem. hol. Albatros 22 z licht. Fulda 645 i Rhein 646 do Aabenraa (Art), szw. par. Mery do Kalmaru (B i S), szw. par. Ilse 299 do Malmö (B i S), szw. par. Niner do Leningradu (Bg), niem. par. Gertrud Salling 563 do Leningradu (Bg).

26 wrz.: fr. par. Enseigne Marie St. Germain 1653 do Le Havre (B i S), duń. par. Scotia 1387 do Holbäk (B i S), duń. par. Robert Maersk 789 do Holtenau (Bg).

27 wrz.: norw. par. Speed 786 do Norrköpingu (B i S), szw. par. Kinne 362 do Korsöru (B i S), szw. par. Juno 620 do Malmö (B i S), szw. par. Seyrell 844 do Kolmaru (B i S), niem. par. Borghild 537 do Assensu.

29 wrz.: szw. par. Frey 1244 do Göteborga (B i S), szw. par. Vira 252 do Aarhus (B i S), niem. par. Emstrom 483 do Aarhus (Lcz), szw. par. Udeholm 337 do Skjoldu (Rhd), niem. par. Amrum 569 do Leningradu (Bg), szw. par. Merta 926 do Göteborga (B i S), norw. par. Altstadt 1894 do Porto Vechai via Pionbino (Art), szw. par. Macedonia 1307 do Sztokholmu (Bg), niem. par. Artushof 866 do Leningradu (Bg), szw. par Tyre 434 do Göteborga (B i S), szw. par. Skotland 1015 do Londynu (Rhd), łot. par. Kuldiga 1186 do Rygi (D — S).

30 wrz.: norw. mot. Skoger 338 do Oslo (B i S), niem. par. Gisela Schröder 522 do Wazy, szw. par. Drott 493 do Göteborga (B i S), szw. par. Allegro 1466 do Sztokholmu (Bg).

1 paź.: duń. par. Victoria 1160 do Aarhus (Ick), szw. par. Clive 591 do Göteborga (B i S), duń. hol. Jägersborg z licht. Vega 758 do Helsingöru (B i S), szw. par. Bris 1159 do Leningradu (Bg), szw. par. Pan 526 do Göteborga (B i S), norw. par. Lord 539 do Sztokholmu (B i S), norw. par. Aldvold 799 do Grimsby (Bg).

2 paź.: szw. par. Sirius 467 do Sztokholmu (Bg), szw. par. Kastor 421 do Simrishamnu (Bg), niem. par. Johanne 1100 do Lenigradu (Bg), szw. par. Gellivara 1144 do Holmsundu (B i S).

3 paź.: łot. par. Emmy 812 do Ainaschi (B i S), niem. par. Freya 828 do Göteborga (B i S), szw. par. Orlando 1231 do Rygi (Bg), szw. par. Indus 357 do Christinehamnu (B i S), szw. par. Sölve 327 do Great Yarmouth (Hansa).

Statki powyższe wywiozły łącznie 119 000 ton węgla.

Wywóz polskiego drzewa przez port gdański.

(23 września do 3 października).

23 wrz.: lit. par. Steffanie 437 do Calais (Rhd).

24 wrz.: szw. par. Flensburg 1177 do Londynu (Bg), niem. mot. Dietrich Boonekamp 582 do Calais (B i S), niem. par. Joachim Zelk 628 do Antwerpji (Wolff).

25 wrz.: duń. żagl. z mot. Maagen 64 do Hernösandu (Thor Hals), duń. par. Figmar 525 do Londynu (Shaw), szw. par. Trave 116 do Esbjergu (Thor Hals).

26 wrz.: niem. par. Fafner 1992 do Calais (B i S).

27 wrz.: norw. par. Kolsdal 735 do Newcastle (D—S), fsk. par. Alexa 371 do Hull (Wolff).

28 wrz.: norw. par. Stotholm 258 do Tynedocku (Bg), duń. par. Jägersborg 727 do Kjöge (Bg).

29 wrz.: norw. par. Vanja 788 do Antwerpji (Worms), duń. par. Tarnholm 839 do Liverpool z drz. i tow. (Rhd), łot. par. Everest 1380 do Gandawy (D — S), szw. par. Mollösund 135 do Sztokholmu z drz. i tow. (Thor Hals).

1 paź.: łot. par. Gandava 1170 do Gandawy (D—S), duń. par. Halfdan 854 do Bordeaux z drz. i tow. (Rhd).

2 paź.: niem. par. Diana 538 do Lowestoftu (Rhd).

3 paź.: duń. żagl. Ellen 171 do Douglas (Bg).

Statki powyższe wywiozły łącznie 56 000 m ^{3} drzewa.

Wywóz polskiego zboża przez port gdański.

(23 września do 3 października).

23 wrz.: niem. par. Stadt Stolp 147 do Lipawy (Gw).

25 wrz.: gd. par. Mottlau 430 do Antwerpji (B i S), niem. żagl. z mot. Zimmer do Wiborga (Lcz), polski par. Wisła 347 do Antwerpji (Bg).

26 wrz.: niem. żagl. z mot. Sibylle Naval 321 do Wiborga (B i S).

27 wrz.: ang. par. Hague 573 do Leith ze zb. i tow. (Rhd), gd. par. Marie Siedler 221 do Antwerpji (Rhd).

29 wrz.: gd. par. F. G. Reinhold 706 do Calais (Rhd).

1 paź.: niem. par. Wagrin 223 do Wiborga ze zb. i tow. (Lcz)..

2 paź.: niem. par. Sassnitz 349 do Uleaborga (Lcz), niem. par. Altenwerder 335 do Abo (Lcz).

Statki powyższe wywiozły łącznie 6800 ton zboża.

Wywóz polskich produktów naftowych przez port gdański.

(23 września do 3 października).

24 wrz.: fsk. par. cyst. Margareta 359 do Helsingborga z ropą gazową (B i S).

25 wrz.: niem. par. cyst. Marianne 285 do Hull z ropą gazową (B i S), szw. hol. Birger 19 z licht. cyst. Schell X 269 do Sztokholmu z naftą (Thor Hals).

1 paź.: hld. hol. Zeeland z licht. cyst. Frisia 710 z ropą gazową (Wolff).

Statki powyższe wywiozły łącznie 3100 ton produktów naftowych.

Wywóz rud i minerałów przez port gdański.

(23 września do 3 października).

24 wrz.: szw. par. Bris 1159 z Helsingborga z żużlem pirytowym (D—S).

27 wrz.: niem. par. Venetia 506 z Kopperswikshamnu z rudą (Schenker), szw. par. Göta 673 z Oskarshamnu z żużlem pirytowym (B i S).

Statki powyższe przywiozły łącznie 5400 ton subst. mineralnych.

Wywóz polskiego węgla przez port gdyński.

(23 września do 5 października).

23 wrz.: szw. par. Aegir 754 do Vallviku (B i S), niem. par. Gerda Kustmann 321 do Abo (Rhd).

24 wrz.: szw. par. Elsa 646 do Wasy (Bg).

25 wrz.: szw. par. Roslagen 824 do Göteborga (B i S), niem. par. Fehmarn 523 do Leningradu (Bg).

26 wrz.: norw. par. Asplund 899 do Bergen (Bg).

28 wrz.: niem. hol. Karl Grammerstorf z lichtugą M 594 do Frederikssundu (B i S), niem. par. Arnis 632 do Leningradu (Bg).

1 paź.: szw. par. Elsie 827 do Göteborga (Pol. Ag. Morska), szw. par. Kalin 197 do Sölvesborga (Pol. Ag. Mor).

2 paź.: norw. par. Carmen 1108 do Sztokholmu (Pol. Ag. Mor).

Statki powyższe wywiozły łącznie 16 669 ton węgla.

Wywóz polskiego węgla przez port tczewski.

(16 września do 8 października).

20 wrz.: niem. licht. Universum 392 i Sattenfelde 352 do Sztokholmu (Pohlmann).

29 wrz.: niem. licht Post 382 i Jugend 361 do Göteborga (Pohlmann).

2 paź.: niem. licht. D W 701 382 i Walter 292 do Kopenhagi (Pohlmann).

Statki powyższe wywiozły łącznie 3 700 ton węgla.

Ruch tow. w porcie gdańskim w trzeciej dekadzie września.

(w tonach)

WYWÓZ: Prod. mineralne: węgiel 120 392, koks 400, sól 150, parafina 809, cement 353, sól potasowa 485, soda 42, oleje 13 004.

Prod. roślinne: jęczmień 2 945, żyto 3 750, ow. straczkowe 64, mączka kartoflana 10, rafinada 116, drzewo 46 723, koniczyna 18, smoła drzewna 179, rzepak 45.

Prod. zwierzęce: świeże mięso 307, jaja 29, bydło żywe 79, skóry 24.

WWÓZ: Prod. mineralne: mączka Thomasa 690, cement 49, siarka 20, ruda żelazna 6 530, żeliwo 30, żelazo 13, maszyny 39.

Prod. roślinne: ryż 550, żywica i kalafonja 110, oleje 637, bawełna 22, garbnik kwebracho 240.

Prod. zwierzęce: smalec 170, śledzie sol. 4 780, tłuszcze 214, skóry sol. 262, wełna sur. 3, wełna 11.



Ruch okrętów przewidywany.

Rozkład linji pasażerskiej Havre-Gdynia.

Do Gdyni zawinął, zawinie: data	skąd	Z Gdyni odpłynie: dokąd	data	Nazwa okrętu	Towarzystwo okrętowe
27. 10.	z Le Havre	do Le Havre	28. 10.	S. S. Pologne	Cie Generale Transatlantique
18. 11.	„ „	„ „	19. 11.	„	
8. 12.	„ „	„ „	9. 12.	„	„
7. 1.	„ „	„ „	8. 1.	„	„

Ruch okrętowy w porcie gdańskim.

Do Gdańska zawinął, zawinie: data	skąd	Z Gdańska odpłynie: dokąd	data	Nazwa okrętu	Towarzystwo okręt. wzgl. makler
3. 10.	z Nowego Jorku	do Nowego Jorku	12. 10.	Estonia	Balt. America Line
24. 10.	„	„	2. 11.	Lituania	„
12. 10.	„ Londynu	„ Kłajpedy i Lipawy	12. 10.	Baltriger	United Balt. Corp.
15. 10.	„ Rygi	„ Londynu	15. 10.	Baltannic	„
19. 10.	„ Londynu	„ Kłajpedy i Lipawy	19. 10.	Baltara	„
22. 10.	„ Lipawy	„ Londynu	22. 10.	„	„
26. 10.	„ Londynu	„ Kłajpedy i Lipawy	26. 10.	Baltriger	„
5. 10.	„	„ Hull	9. 10.	Kowno	Zllermańs Wilson line
12. 10.	„ Hull	„ Londynu	15. 10.	Smolensk	
19. 10.	„	„ Hull	23. 10.	Kowno	„
26. 10.	„	„ Londynu	29. 10.	Smolensk	„

Wodostany Wisły.

Wrzesień Daty	25	26	27	28	29	30	1	2	3	4	5	6	7	8
Kraków	−228	−208	−202	−211	−213	−209	−209	−201	−203	−208	−212	−216	−218	−220
Zawichost	91	99	139	180	157	146	171	169	156	145	135	125	118	111
Warszawa	103	108	105	108	117	150	164	152	156	168	161	152	146	138
Płock	80	80	80	82	84	88	101	119	114	113	121	121	116	110
Toruń	69	68	68	80	70	75	81	97	128	125	122	133	137	129
Fordon	81	80	79	70	81	82	87	97	126	134	128	135	142	140
Tczew	20	16	14	14	14	13	16	20	30	58	36	84	81	92
Ujście (Schiewenh.)	268	228	228	222	248	246	238	240	240	252	242	248	238	218

Redaktor Józef R. Klejnot. Nakładem wydawnictwa „Żeglarz Polski". Odbito w drukarni „Pielgrzyma" w Pelplinie.